

38. 231025 Regiopoorten - Uitwerking onderzoeksvragen MIRT 2022 DEF-gecomprimeerd



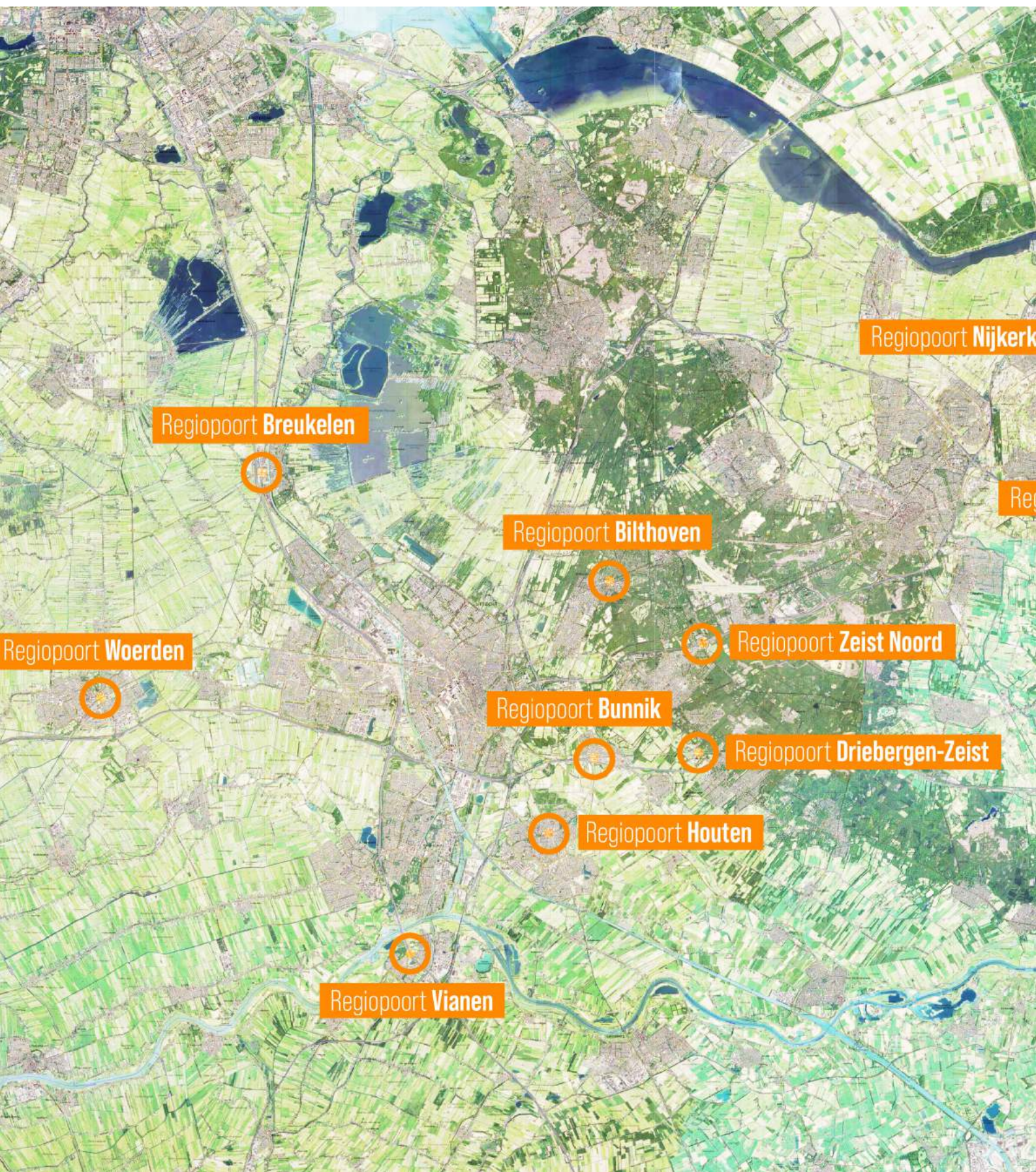
U Ned maakt groei bereikbaar

Uitwerking onderzoeksvragen MIRT 2022

# REGIOPOORTEN

25 oktober 2023









# INHOUDSOPGAVE

<b>Status &amp; Bestuurlijke opdracht</b>	<b>4</b>
<b>Toegevoegde waarde van het zijn van een Regiopoort</b>	<b>6</b>
Bouwsteen 1	
<b>Wat heeft elke Regiopoort nodig om te kunnen groeien</b>	<b>8</b>
Inzichten uit ontwerpend onderzoek Regiopoorten	8
Conditie voor versterking van laadvermogen per Regiopoort	10
Water en bodem sturend	14
Bouwsteen 2	
<b>De gezamenlijk kracht van de Regiopoorten</b>	<b>16</b>
2.1 Groenblauwe opgave en recreatie	17
2.2 Energie	18
2.3 Verstedelijking	18
2.4 Mobiliteitstransitie	19
2.5 Werkgelegenheid	21
Bouwsteen 3	
<b>De Regiopoort in brede context, het nationaal perspectief</b>	<b>22</b>
Van onderzoeksrapport naar ontwikkelstrategie	23

## STATUS

Dit document is een uitwerking van de bestuurlijk vastgestelde onderzoeksvragen U Ned Regiopoorten. Het is een tussenstap op weg naar de Ontwikkelstrategie Regiopoorten. De uitwerking is gebaseerd op een onderzoeksproces waarin de U Ned partners, Regiopoort gemeenten ondersteund door het consortium zich samen over vraagstukken hebben gebogen.

In dit document staan nog geen definitieve keuzes, het is input voor discussie en gezamenlijke ontwikkeling. In de Ontwikkelstrategie wordt uitgewerkt hoe stakeholders op de gezamenlijke vraagstukken vervolgstappen gaan zetten.

# BESTUURLIJKE OPDRACHT

Binnen U Ned werken Rijk en Regio samen in meerdere programmalijnen. Een van die programmalijnen heeft betrekking op de ontwikkeling van Regiopoorten. Op 21 oktober 2022 is de U Ned notitie Bevindingen en Afspraken, de gezamenlijke kracht van de Regiopoorten, verschenen. Deze rapportage was onderwerp van gesprek tijdens het BO MIRT van 2022. In het BO MIRT is het volgende afgesproken:

Rijk en Regio brengen de groeipotenties van de Regiopoorten verder in beeld in het programma Regiopoorten en agenderen vervolgstappen, inclusief de invulling van randvoorwaarden, in het BO MIRT in 2023. Hierbij worden de Regiopoorten van Regio Amersfoort integraal meegenomen. Ook wordt daarbij gekeken naar o.a. de multimodale overstappotentie van (hoofdwegennet) hubs i.c.m. met nieuwe producten als BRT-lijnen (Bus Rapid Transit, hoogwaardige OV-verbinding).

In de U Ned notitie Bevindingen en Afspraken zijn drie bouwstenen benoemd met onderzoeksvragen:

- > De bijdrage van de afzonderlijke Regiopoorten aan de groeiopgave
- > De gezamenlijke kracht van de regiopoorten
- > De Regiopoort in brede context, het nationaal perspectief.

### UITBREIDING REGIOPORTEN

Zoals afgesproken tijdens het BO MIRT zijn de Regiopoorten uitgebreid met twee Regiopoorten van de Regio Amersfoort, te weten Nijkerk en Barneveld-Noord. Daarmee is het aantal Regiopoorten op 10 gekomen.

### AANPAK UITWERKING ONDERZOEKSVRAGEN

In de Nota Bevindingen en Afspraken zijn drie bouwstenen in de vorm van sets van onderzoeksvragen vastgesteld. Dit is de onderzoeksofzet geweest om tot verdieping te komen. Tevens is de procesgang gestart om gezamenlijk met de stakeholders invulling te geven aan de Regiopoorten en het onderzoek te verdiepen.

### PROCESGANG REGIOPORTEN

- > Januari start ondersteunend Consortium met drie bureaus
- > Plan van Aanpak vastgesteld maart 2023
- > Kick off regiopoorten (april) op basis van studie beschikbaar onderzoeks-materiaal
- > Per regiopoort een ontwerp atelier (mei)
- > Specials op thema's PenR, economie, energie, wateropgave, spoorbediening
- > 3 x brede stakeholdersessie
- > 3 x directeurenoverleg en bestuurlijke overleggen Regiopoort gemeenten
- > Opstellen Ontwikkelstrategie begin 2024

Tijdens de beantwoording zijn nieuwe inzichten opgedaan, wat prioriteit heeft en ook wat een lokaal of regionaal vraagstuk is. Per Regiopoort zijn ontwerpateliers georganiseerd met de betreffende gemeenten. Deze ateliers hebben geleid tot inzicht in de mogelijkheden per plek van de groeipotentie en vereiste condities. De bouw mogelijkheden en ook de belemmeringen in de betekenis van milieucontouren van bedrijven en installaties en geluid/trillingen van infrastructuur zijn in kaart gebracht. Daarnaast is per Regiopoort verkend wat de kansen zijn voor de mobiliteitstransitie, extra verstedelijking, landschap (water en groen) en recreatie, werkgelegenheid en energie.

En er zijn kwantitatieve en kwalitatieve analyses gemaakt over Regiopoort overstijgende onderwerpen, zoals de regionale OV-bereikbaarheid en P+R. Er is gekeken naar het programma op de Regiopoorten en de mogelijkheden om bestaand stedelijk gebied mee te laten kleuren met de nieuwe ambities.

Aanvullend zijn voor een aantal thema's die nu prioritair zijn zogenaamde specials georganiseerd, zoals P+R voorzieningen, economie. Tot slot is al bestaande en recent beschikbaar gekomen informatie en U Ned documenten zoals de Mobiliteitsstrategie bestudeerd en verwerkt om tot beantwoording te komen. Als achtergrond bij de beantwoording van de onderzoeksvragen is een Technische Rapportage opgesteld waarin in meer detail de bevindingen zijn uitgewerkt.

### **UITWERKING ONDERZOEKSVRAGEN ALS TUSSENSTAP OP WEG NAAR EEN ONTWIKKELSTRATEGIE REGIOPOORTEN**

De uitwerking die nu voorligt wordt gebruikt om volgend jaar tot een Ontwikkelstrategie Regiopoorten te komen. In deze Ontwikkelstrategie worden de gezamenlijke vraagstukken uitgewerkt tot een plan naast het gezamenlijk blijven werken aan de ontwikkeling van de tien individuele Regiopoorten. Vraagstukken waar de Ontwikkelstrategie op ingaat zijn onder meer gezamenlijke verdieping van het ruimtelijk ontwerp, de fasering van de benoemde ontwikkelingen, organisatie van de samenwerking en een uitwerking van de kosten van condities. De gezamenlijke vraagstukken waarop een strategie dient te worden geformuleerd zijn terug te vinden in deze beantwoording.

Door de verkenningen, die het consortium heeft gedaan en de sessies met elke Regiopoortgemeente, is meer inzicht gekomen in de ontwikkel mogelijkheden per Regiopoort en de condities en randvoorwaarden waardoor zij tot ontwikkeling kunnen komen. Belangrijk is te melden dat het consortium heeft gekeken vanuit de samenhang tussen de Regiopoorten en het regionale perspectief. Dat kan verschillen van de wijze waarop de individuele gemeenten vanuit lokale belangen naar de locaties kijken.

De bevindingen van de verdiepende sessies met de Regiopoorten zijn teruggekoppeld aan de U Ned partners met daarbij de vraag wat zij voor de Regiopoorten kunnen betekenen. Wat is er nodig om de Regiopoortenstrategie (regionaal) voor elkaar te krijgen? En wat krijg je daar lokaal voor terug? Vaak kan er in potentie meer ontwikkeld worden dan wat de lokale ambitie voor die plek zou zijn. Dat vraagt vaak wel om meer investeringen, van meerdere partijen, en om het ontwikkelen van een gedeelde visie. Tegelijkertijd is extra financiering vaak pas mogelijk wanneer aantoonbaar meer kan worden gerealiseerd.

Partners werken, gezamenlijk en op poortniveau, aan de Regiopoortopgave. In de ontwikkelstrategie wordt hier een tijdspad voor ontworpen.



# TOEGEVOEGDE WAARDE VAN HET ZIJN VAN EEN REGIOPOORT

De Regiopoorten komen voort uit het IRP (Integraal Ruimtelijk Perspectief), Utrecht Nabij en Regio Amersfoort Centraal. Het accent ligt vooral op de bijdrage van de Regiopoorten aan de landelijke verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie. Ook de betekenis van de Regiopoorten voor het ontsluiten en versterken van landschap en recreatie, de werkgelegenheid en de bijdragen aan de energietransitie staan centraal. De inmiddels verkregen inzichten vanuit 'bodem en water sturend', zijn bij de verdere verkenning meegenomen. Het integraal verwerken van deze thema's op de Regiopoorten zorgt dat de potentie, zowel lokaal als regionaal, optimaal benut wordt.

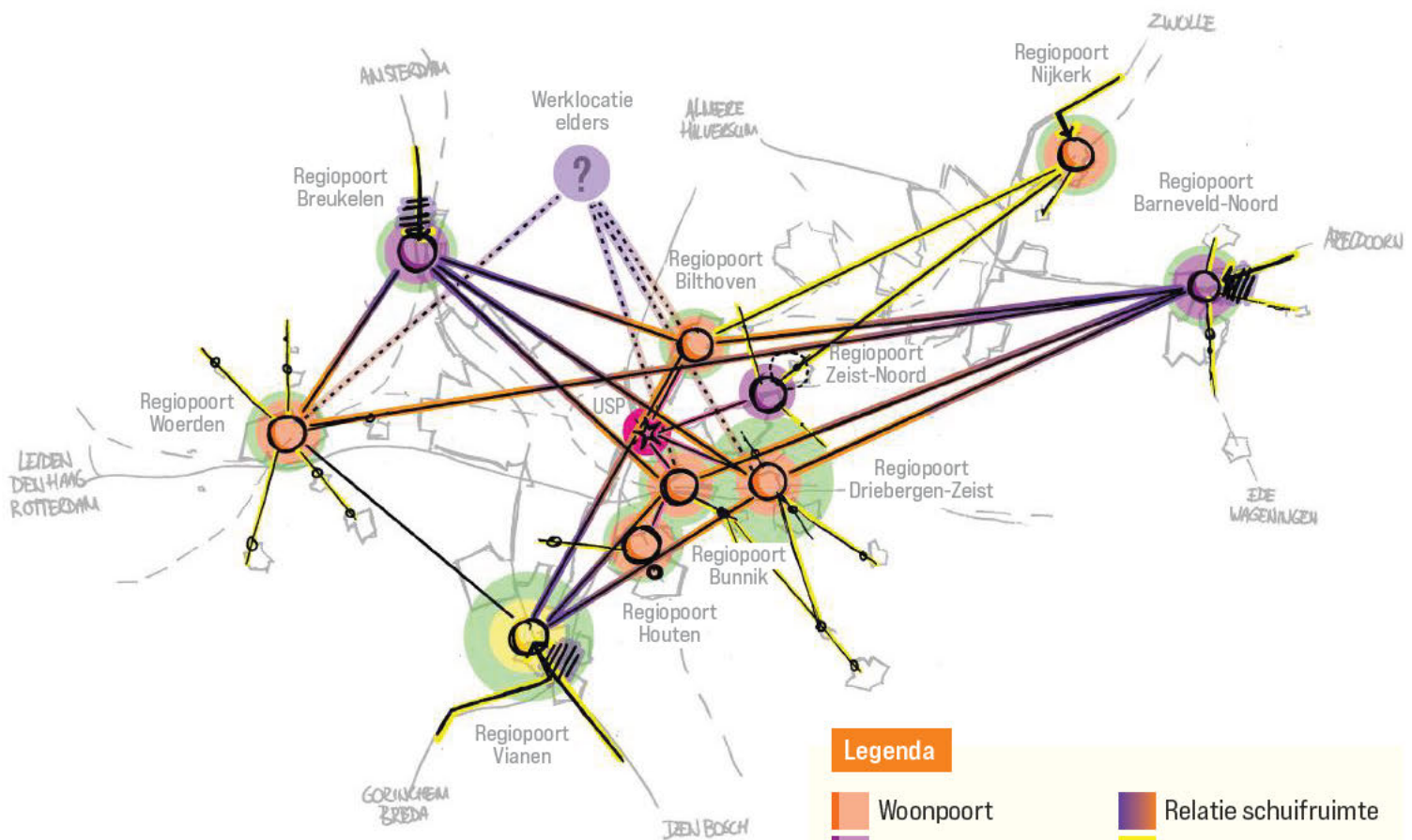


## DEFINITIE REGIOPOORT

Regiopoorten zijn gebieden binnen loop- en fietsafstand van OV-knopen (trein en/of bus), waar substantieel ontwikkelruimte is voor nieuwe gemengde stedelijke milieus, P+R voorzieningen en verbindingen naar werklocaties en/of het omliggende landschap. Bestaande wijken in de directe nabijheid profiteren mee van de kwaliteitssprong in de leefomgeving en de multimodale bereikbaarheid en kunnen meedoen met de stedelijke verdichting, vergroening en de mobiliteitstransitie. Regiopoorten functioneren als regionale mobiliteitshub naar metropoolpoorten en omliggende kernen. Uiteindelijk kunnen niet alleen de omliggende wijken, maar de gehele gemeente en de regio meeprofiteren van de investeringen in Regiopoorten.

Samenvattend heeft een Regiopoort de volgende kenmerken/ambities:

- > Er is sprake van een potentieel aanzienlijke ontwikkelopgave;
- > De aanpak van mobiliteit begint bij het geven van prioriteit aan lopen, fietsen en openbaar vervoer en het voorkomen van extra druk op het hoofdwegennet (STOMP-principe);
- > Aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer (tenminste 4x per uur een trein of 6x per uur een bus) en goede ketenvoorzieningen (deelmobiliteit, fietsenstalling, P+R);
- > De Regiopoort ontwikkeling is een integrale ontwikkeling met meekoppelkansen voor wonen, werken, groen/water, mobiliteit en energie;
- > Door de investeringen die samenhangen met binnenstedelijke verdichting kunnen ook bestaande wijken en kernen meeprofiteren van de kwaliteitssprong in leefkwaliteit en bereikbaarheid;
- > De Regiopoort ontwikkeling is niet alleen bedoeld om een bijdrage te leveren op aantallen (de woningbouwopgave, werkgelegenheid, de groen-blauwopgave) maar ook om met een mobiliteitstransitie een bijdrage te leveren aan een kwalitatieve systeemverandering met zo min mogelijk (extra) autoverplaatsingen.



Bovenstaand kaartbeeld geeft aan waar de nadruk van de specifieke Regiopoort op kan liggen (advies Consortium BVR/Goudappel). Te zien is bijvoorbeeld of de nadruk op wonen, werken, groen of P+R functie ligt.

De meerwaarde van de Regiopoort-aanpak zit enerzijds in de gezamenlijke kracht / positionering van de Regiopoorten ten opzichte van elkaar, zowel in programma, leefmilieu en als identiteit. Het totaalpakket. Zeker als Regiopoorten op dezelfde corridor liggen, kunnen deze regiopoorten complementair aan elkaar zijn. Samen dragen ze bij aan het ontlasten van het wegennet door het verbeteren van de OV- en fietsinfrastructuur.

Door bij de Regiopoorten gemengde stedelijke milieus te bouwen zal de bestemmingswaarde stijgen. Het ontsluiten van het recreatieve landschap draagt daar ook aan bij. Het vergroten van de bestemmingswaarde, het vergroten van comfort bij overstappen en het laden van de Regiopoorten met extra programma vergroot de kansrijkheid voor de frequentieverhoging van trein en de transitie van de bus tot een hoogwaardig BRT-systeem.

Ook het verbeteren van het voor- en natransport vanaf de Regiopoorten naar belangrijke bestemmingen zoals Utrecht Science Park en de verbindingen tussen de Regiopoorten onderling maakt het regionale mobiliteitssysteem meer robuust en biedt mensen een alternatief voor het reizen via Utrecht Centraal Station.

Anderzijds biedt de U Ned inrichting voor Regiopoorten de mogelijkheid voor partijen om elkaar op te zoeken en te versterken waarbij samenwerking tussen de Regiopoorten de ontwikkeling versnelt. Een gezamenlijke aanpak voor P+R en deelmobiliteit kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat gemeenten sterker staan in het verkrijgen van extra middelen en het interesseren van marktpartijen. Een gezamenlijke visie op de woon- en werkprogramma's en voorzieningen kan bijvoorbeeld onderlinge concurrentie voorkomen en de zoektocht naar schuifruimte voor reeds aanwezig extensief programma rond de OV-knopen versnellen. Een gezamenlijke aanpak van de verwachte plantekorten vergroot de kans om het gewenste ambitieniveau te bereiken en de bestemmingswaarde te vergroten.

Samen draag je meer bij aan de kwantitatieve verstedelijkingsopgave, kun je elkaar scherp houden in het realiseren van de kwalitatieve ambities en ben je een stevige gesprekspartner richting andere partijen.

Ook het leren van elkaar en het benutten van elkaars expertise en capaciteit draagt bij aan het versnellen van de uitvoering. Het monitoren van de voortgang en het samen aanpakken van eventuele obstakels helpt daarbij. Bij een dergelijke samenwerking hoort een organisatie-inrichting waardoor partijen elkaar snel weten te vinden.



# BOUWSTEEN 1

## WAT HEEFT ELKE REGIOPOORT NODIG OM TE KUNNEN GROEIEN

### Afspraken en onderzoeksvragen (bron notitie U Ned Bevindingen en Afspraken, oktober 2022)

- > Ontwerpend onderzoek met gebiedsuitwerkingen per Regiopoort waarin een balans gevonden wordt in wonen, werken, voorzieningen, energie voor zowel de eigen kern als de regionale opgave. De kracht van de Regiopoorten in het ontsluiten en verbinden van het landschap hoort daar integraal bij. Uitgangspunt is dat eerst wordt gebouwd rondom de knoop in bestaand stedelijk gebied, waar dat haalbaar en wenselijk is, en pas daarna op andere locaties.
- > Bij de ontwikkeling is bodem en water sturend.
- > Onderzoek naar de mogelijkheid naar meervoudig ruimtegebruik, zowel door stapelen als dubbelgebruik van de ruimte.
- > Onderzoek naar de cumulatieve effecten van ontwikkeling op de Regiopoort op elkaar en andere gebieden.
- > Onderzoek naar wat nodig is om van de Regiopoorten aangename OV knopen te maken: voorzieningen, routing en sociale veiligheid.
- > Afspraken over wat de Regiopoorten zelf kunnen doen en waarvoor ze de andere Regiopoorten en/of U Ned partners nodig hebben.

### INZICHTEN UIT ONTWERPEND ONDERZOEK REGIOPOORTEN

Veel van de Regiopoorten werken al aan de ontwikkeling van de stationsomgevingen of zijn, mede geïnspireerd door onder meer het U Ned Programma Integraal Regionaal Perspectief en de Provinciale Omgevingsvisie, inmiddels aan de slag gegaan. Dat varieert van concrete gebiedsvisies en -plannen (Woerden, Breukelen en Bunnik), het voorbereiden van gebiedsvisies (Houten, Bilthoven, Driebergen-Zeist, Nijkerk en Vianen) tot het nadenken over eerste stappen (Barneveld-Noord en Zeist-Noord).

Het invloedsgebied van een Regiopoort is het gebied waarbinnen er een redelijke kans is dat mensen ook daadwerkelijk vaker van het openbaar vervoer gebruik maken. Het invloedsgebied verschilt per vervoerwijze: met de fiets kan je in dezelfde tijd een veel grotere afstand afleggen dan te voet. Lopen en fietsen vormen de belangrijkste vormen van voor- en natransport voor het openbaar vervoer, waarbij de fiets de belangrijkste modaliteit is aan de herkomstzijde (40-45% van de reizigers gebruikt de fiets) en lopen aan de bestemmingszijde (1/3 van de reizigers loopt naar zijn bestemming).

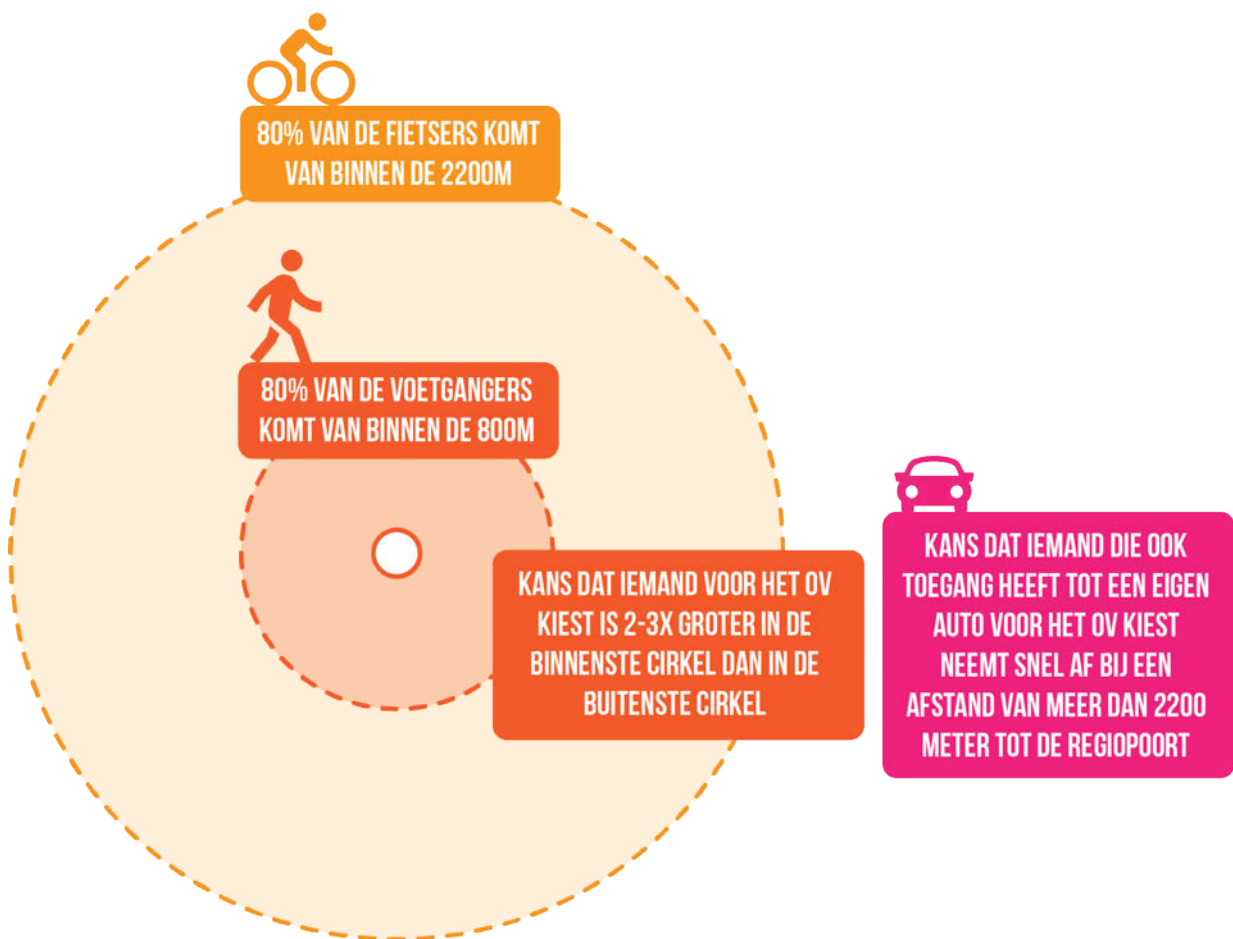
Het invloedsgebied voor lopen voor Regiopoorten is hemelsbreed ongeveer 800 meter en voor fietsen 2200 meter. Dit komt ongeveer overeen met iets meer dan tien minuten lopen of fietsen naar het station, waarbij de tijd om de fiets te stallen ook is meegenomen. Het invloedsgebied is gedefinieerd als het gebied waar 80% van de verplaatsingen lopend of met de fiets vandaan komen of naar toe gaan. Voor Regiopoorten waar ook een intercity stopt zoals Driebergen-Zeist is het invloedsgebied nog iets groter.

Deze afstanden zijn gebaseerd op empirisch onderzoek uitgevoerd voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als onderdeel van de actie-agenda OV-knooppunten. Als bron zijn ruim 36.000 enquêtes gebruikt met precieze informatie over herkomst en bestemmingsadres van openbaar vervoerreizigers. Dit invloedsgebied kan naar de toekomst toe veranderen, bijvoorbeeld door de opkomst van de E-bike.

### (Intensieve) Werkfuncties en onderwijs functioneren beter in binnenste cirkel

Hoe dichter de herkomst of bestemming bij de Regiopoort is, hoe groter de kans dat mensen het openbaar vervoer gebruiken in plaats van een andere vervoerwijze. De kans dat iemand met het openbaar vervoer reist is 2 tot 3x groter in de binnenste cirkel rond het station





(invloedsgebied lopen), dan in de buitenste cirkel. Met name bestemmingen, zoals werkfuncties en onderwijs, functioneren beter in de eerste cirkel van 800 meter. Wordt de afstand groter dan 2200 meter, dan neemt de kans dat mensen het openbaar vervoer nemen verder af, zeker als mensen ook toegang hebben tot een eigen auto.

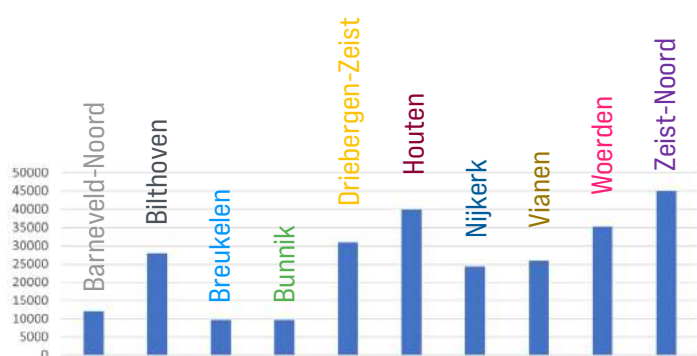
De bijdrage aan mobiliteitstransitie is dus het grootst bij ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van een openbaar vervoerknooppunt, zeker als het gaat om een gemengde ontwikkeling aangezien er meer mensen lopen naar hun bestemming. Tot een afstand van 2200 meter is ook sprake van mobiliteitstransitie mogelijk bij ruimtelijke ontwikkelingen, zeker als dit woningbouw betreft. Hierbij is wel van belang dat er directe en aantrekkelijke loop- en fietsroutes zijn naar het knooppunt en dat de parkeernormen niet te ruim zijn zodat het eigen autobezit beperkt is. Voor mensen die af en toe de auto nodig hebben kan deelmobiliteit uitkomst bieden.

Overigens wordt aangemoedigd om ook buiten de 2200 meter aantrekkelijke en directe fietsroutes te ontwikkelen om, zeker in combinatie met de opkomst van de E-Bike, meer mensen te laten profiteren van het openbaar vervoer.

Het invloedsgebied voor de mobiliteitstransitie moet niet verward worden met de afstand rondom de Regiopoorten waar intensieve bouwontwikkeling kan plaatsvinden met een lage parkeernorm. Waar en hoe dicht te bouwen en met welk programma is afhankelijk van de lokale situatie. Wel is het zo dat op en dichtbij de OV-knooppunten intensiever gebouwd kan worden dan elders in dezelfde gemeente. Vaak voor doelgroepen die georiënteerd zijn op het openbaar vervoer.

Met een lagere parkeernorm kan de openbare ruimte ingezet worden voor het maken van aangename leefmilieus waar groen en het verblijven centraal staan. In het ontwerp onderzoek is op die manier naar elke regiopoort gekeken en een advies gegeven wat het beste past bij het karakter van het gebied. Dit is vertaald in de profielen per regiopoort, zie verderop in deze rapportage. Bij de toegang tot groen zal de nadruk minder liggen op de reistijd, maar meer op een aantrekkelijke route. Deelmobiliteit ((elektrische) fietsen, scooters en/of auto's), aantrekkelijke (door)fietsroutes en aanvullend openbaar vervoer kunnen ervoor zorgen dat belangrijke bestemmingen die verder liggen dan 800 of 2200 meter ook vanaf de Regiopoort bereikbaar zijn voor OV-reizigers en kunnen daarmee bijdragen aan de mobiliteitstransitie in gebieden buiten het directe invloedsgebied.

In onderstaande figuur staat per Regiopoort hoeveel inwoners op 10 minuten fietsen wonen. Aangezien 10 minuten fietsen ongeveer overeenkomt met 2200 meter, geeft deze figuur aan hoeveel inwoners binnen het invloedsgebied van de Regiopoort wonen. Hieruit blijkt dat binnen het invloedsgebied van de Regiopoorten Bilthoven, Driebergen-Zeist, Houten, Nijkerk en Woerden relatief veel inwoners wonen. Deze Regiopoorten kunnen in potentie dus een grotere invloed hebben op de regionale mobiliteitstransitie onder bestaande inwoners.



### Invloedsgebied per Regiopoort

(aantal inwoners op 10 minuten fietsafstand vanaf het OV-knooppunt)

\* Voor de Regiopoorten Vianen en Zeist-Noord is een andere bron gebruikt omdat deze geen station hebben. De weergegeven data van deze Regiopoorten is gebaseerd op het aantal inwoners dat bereikbaar is binnen 15 minuten (in afwijking van de 10 minuten) fietsen vanaf de betreffende CBS-buurt waarin de Regiopoort gelegen is (dus niet per definitie vanaf de Regiopoort zelf).

### CONDITIES VOOR VERSTERKING VAN LAADVERMOGEN PER REGIOPORT

Vanuit de individuele kracht dragen alle Regiopoorten bij aan de groeiopgave van de hele regio. Op elke Regiopoort wordt bijgedragen aan meerdere opgaven (woningbouw, werkprogramma, mobiliteitstransitie, bereikbaarheid van het landschap of bijdrage aan de energiebesparing en opwekking). Elke Regiopoort heeft in zijn bijdrage een duidelijk eigen profiel met accentverschillen aan welke opgave de voornaamste bijdrage wordt geleverd. Deze eigen profielen zorgen ervoor dat de Regiopoorten elkaar kunnen aanvullen in de totale opgave. Zo kan bijvoorbeeld een Regiopoort waar werkprogramma ontwikkeld wordt, versnelling realiseren op andere Regiopoorten die zich juist lenen voor woningbouwontwikkeling maar momenteel vastzitten door het ontbreken van schuifruimte voor bedrijven, waardoor transformatie naar woningen niet kan plaatsvinden.

Per Regiopoort is verkend wat zij kwalitatief en kwantitatief zou kunnen bijdragen aan de groeiopgave. De Regiopoorten Woerden, Breukelen en Bunnik zijn zelf al ver met concrete gebiedsvisies of plannen. Voor hen is het werk van het consortium een spiegel om te kijken of er vanuit regionaal perspectief een aanpassing gewenst is. De Regiopoorten Houten, Bilthoven, Driebergen-Zeist, Nijkerk en Vianen hebben inmiddels eerste stappen genomen om te gaan werken aan een gebiedsvisie. Voor hen is het werk van het consortium een versneller en inspiratie om te komen tot de visies. Voor Barneveld-Noord en Zeist-Noord moet het werk van het consortium gezien worden als een aanjager om te starten met de verkenning of en op welke wijze zij een volwaardige Regiopoort kunnen worden.

Naar verwachting zullen de meeste Regiopoorten daarmee voor 2030 kunnen starten met ontwikkelen. Alleen voor Barneveld-Noord en Zeist-Noord lijkt de planhorizon na 2030 te liggen.

Voor de ontwikkeling van de Regiopoorten zijn investeringen nodig van de diverse partners. Om een indicatie te geven waar het dan over gaat zijn de minimaal benodigde condities voor het optimaal benutten van de Regiopoorten op een rij gezet:

- > 6x verplaatsingen van extensieve bedrijvigheid ten gunste van intensieve functies als onderwijs, kantoor, oftewel schuifruimte elders creëren om ontwikkelruimte op de Regiopoort te realiseren (Bilthoven, Bunnik, Driebergen-Zeist, Nijkerk, Woerden en Houten na 2030) en 1x verplaatsing sportvelden om ontwikkelruimte te realiseren (Nijkerk);
- > 10x investeren in het openbaar vervoer knooppunt, met onder meer:
  - > 10x uitbreiding fietsparkeervoorzieningen (vanwege een toenemend fietsgebruik op alle Regiopoorten, op een aantal Regiopoorten ook omdat het gebruik van de huidige voorziening al onder druk staat);
  - > 10x aanbieden kwalitatief aanbod met diverse vormen van deelmobiliteit (alle Regiopoorten);
  - > 6x aanpak omgeving openbaar vervoer knooppunt t.b.v. een aantrekkelijker en veiliger verblijfsgebied (Breukelen, Bilthoven, Nijkerk, Vianen, Woerden en Zeist-Noord)



- > 7x investeren in de verbindingen vanaf het openbaar vervoer knooppunt, met onder meer:
  - > 4x verbeteren van wandel- en fietsroutes naar het station binnen minimaal het invloedsgebied van de Regiopoort (Breukelen, Driebergen-Zeist, Houten, Vianen);
  - > 2-3x aanleg van een nieuwe doorfietsroute (Houten- Bunnik-USP inclusief het realiseren van de fietsbrug over A12 bij Bunnik (reeds geprogrammeerd), Driebergen-Zeist – Bunnik langs spoor of A12 (nog onderzoeken) en vanaf Woerden naar het landschap);
- > 2x frequentieverhoging trein tot minimaal 4x per uur de hele dag (Bunnik en Nijkerk);
- > 1-3x realiseren van een P+R-voorziening (Vianen, Zeist-Noord (in relatie tot planvorming BRT-systeem) en eventueel Nijkerk (i.c.m. frequentieverhoging OV en doortrekken rondweg));
- > 10x versterken mobiliteitstransitie in de omgeving (minimaal 500 meter rondom) van de Regiopoorten;
- > Minimaal 6x maatregelen gericht op versterken geluidswering en tegengaan spoortrillingen (mogelijk meer als op locaties Barneveld-Noord, Breukelen, Vianen en Zeist-Noord ook wordt ingezet op woningbouw);
- > 10x investeren in groenblauwe verbindingen;
- > 4 x onderzoeken of ontwikkelen buiten bestaand stedelijk gebied, met respect voor omliggende natuurgebieden (inzet op natuurinclusief en circulair bouwen), mogelijk is, te weten Breukelen, Bunnik, Driebergen-Zeist en Houten.

In deze opsomming zijn alleen de minimaal benodigde condities opgenomen. Wensen of optimalisaties, bijvoorbeeld een hogere treinfrequentie, zijn niet opgenomen als dit niet noodzakelijk is. Zo is in de technische rapportage een treinfrequentie van 4x per uur opgenomen als ondergrens voor een Regiopoort en een treinfrequentie van meer dan 4x per uur als voorkeur. In bovenstaand overzicht zijn daarom alleen de Regiopoorten met een frequentie lager dan 4x per uur de gehele dag trein opgenomen: de conditie om op het minimale niveau van een Regiopoort te komen.

In het schema op de volgende pagina's worden de Regiopoorten kwalitatief ten opzichte van elkaar omschreven. Het aantal bolletjes onder "bijdrage" staat voor de mate waarin verwacht wordt dat de Regiopoorten grofweg bijdragen aan de regionale opgave. Onder 'voorwaarden' worden de belangrijkste ingrepen benoemd voor de ontwikkeling.

Regiopoort	Profiel	Voorwaarden
Woerden Bijdrage: ●●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Grootschalig en moderne stadsuitbreiding</li> <li>&gt; Stedelijke mix van programma voor brede doelgroep</li> <li>&gt; Bestemming, lokale hub, ontmoetingsplek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Kwalitatieve verbinding tussen gebieden aan beide zijden spoor</li> <li>&gt; Elders schuifruimte voor bedrijven</li> <li>&gt; Groenblauwe stationsomgeving, groenblauwe recreatieve verbindingen en groenblauwe dooradering.</li> <li>&gt; Investeren in OV-knooppunt (o.a. transfer voorzieningen, veiligheid en verblijfskwaliteit)</li> <li>&gt; Doorfietsroute Woerden-Landschap</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>
Breukelen Bijdrage: ●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gemengd gebied</li> <li>&gt; Aanbod schuifruimte voor andere Regiopoorten</li> <li>&gt; Lopend onderzoek functie P+R</li> </ul> <p>NB. Potentie voor groei buiten stedelijke contour. Is momenteel geen provinciaal beleid</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Moderniseren en intensiveren huidig bedrijventerrein naar intensief werkgebruik rond OV</li> <li>&gt; Verbeteren aansluiting A2</li> <li>&gt; Veilig en aantrekkelijk maken verblijfsgebied en routes tussen station en de kern</li> <li>&gt; Groenblauwe stationsomgeving, ecologische en groenblauwe recreatieve verbindingen.</li> <li>&gt; Verbeteren wandel- en fietsroutes naar het station</li> <li>&gt; Geluid/trilling maatregelen indien ingezet wordt op woningbouw</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>
Bunnik Bijdrage: ●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Jonge doelgroep, starters</li> <li>&gt; Woon-werk campus</li> <li>&gt; Deelconcepten</li> <li>&gt; Directe relatie USP</li> </ul> <p>NB. Potentie voor groei buiten stedelijke contour. Is momenteel geen provinciaal en lokaal beleid</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Directe doorfietsroute USP (geprogrammeerd in No Regret aanpak van U Ned)</li> <li>&gt; Fietsbrug over de A12 (geprogrammeerd in No Regret aanpak van U Ned)</li> <li>&gt; Treinfrequentie omhoog</li> <li>&gt; Ruim voldoende deelfietsen voor een gegarandeerde overstap OV op fiets</li> <li>&gt; Uitplaatsen extensieve bedrijven</li> <li>&gt; Groenblauwe stationsomgeving en groenblauwe recreatieve verbindingen</li> <li>&gt; Aansluiten op het Kromme Rijn Linielandschap</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>
Houten Bijdrage: ●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Focus op gemeenschapsvorming, doorstroming, starters en ouderen</li> <li>&gt; Ambitieuze groeikern</li> <li>&gt; Gemengd gebied met speels opgebouwde woonblokken en collectieve buitenruimtes.</li> </ul> <p>NB. Potentie voor groei buiten stedelijke contour. Is momenteel geen provinciaal beleid</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Transformatie bedrijventerreinen</li> <li>&gt; Doorfietsroute via Bunnik naar USP (geprogrammeerd in No Regret aanpak van U Ned)</li> <li>&gt; Verbeteren wandel- en fietsroutes naar het station</li> <li>&gt; Aansluiting Kromme Rijn Liniepark</li> <li>&gt; Schuifruimte (na 2030)</li> <li>&gt; Groenblauwe stationsomgeving en groenblauwe recreatieve verbindingen.</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>
Bilthoven Bijdrage: ●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Centrumknoop</li> <li>&gt; Verdichtingskansen benutten</li> <li>&gt; Vergroten centrum over spoor stedelijke mix</li> <li>&gt; Meervoudig ruimtegebruik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verkeersveilige omgeving OV-knoop (ontvlechten van verkeerstromen, locatie busstation)</li> <li>&gt; Verbeteren sociale veiligheid en verblijfskwaliteit</li> <li>&gt; Uitplaatsen extensieve bedrijven</li> <li>&gt; Groenblauwe stationsomgeving en groenblauwe recreatieve verbindingen</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>



Regiopoort	Profiel	Voorwaarden
Driebergen-Zeist Bijdrage: ●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hoogwaardige woon-werk inpassing in landschap</li> <li>&gt; Compacte Heuvelkern</li> <li>&gt; Ruimte voor publieksfuncties</li> <li>&gt; Groene poort naar Heuvelrug</li> </ul> <p>NB. Potentie voor groei buiten stedelijke contour. Is momenteel geen provinciaal en lokaal beleid</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Buitenstedelijk bouwen met hoge inzet natuur inclusief en circulair bouwen</li> <li>&gt; Recreatieve wandel- en fietsroutes</li> <li>&gt; Dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand</li> <li>&gt; Uitplaatsen extensieve bedrijven</li> <li>&gt; Doorfietsroute langs spoor of A12 richting Bunnik (onderzoek naar inpassing)</li> <li>&gt; Verbeteren wandel- en fietsroutes naar het station</li> <li>&gt; Groenblauwe stationsomgeving en groenblauwe recreatieve verbindingen naar omliggende landschappen</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>
Nijkerk Bijdrage: ●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schaalsprong OV knoop</li> <li>&gt; Ontwikkeling modern stationsgebied</li> <li>&gt; P+R ontlast Hoevelaken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Kwaliteitssprong fiets- en OV-voorzieningen</li> <li>&gt; Treinfrequentie verhogen</li> <li>&gt; Verplaatsen entree spoor</li> <li>&gt; Veilige onderdoorgang spoor</li> <li>&gt; Verbeteren verblijfskwaliteit</li> <li>&gt; Uitplaatsen extensieve bedrijven</li> <li>&gt; Verplaatsing sportvelden</li> <li>&gt; Groenblauwe stationsomgeving en groenblauwe recreatieve verbindingen</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>
Vianen Bijdrage: ●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Entree Utrecht (P+R terminal)</li> <li>&gt; Doorontwikkeling BRT (Bus Rapid Transit)</li> <li>&gt; Ontmoetingen</li> <li>&gt; Moderne en comfortabele overstap met voorzieningen</li> <li>&gt; Lokaal verbonden en transfer, sociale veiligheid, voorzieningen</li> <li>&gt; Groene Poort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Moderne P+R</li> <li>&gt; Compacte, comfortabele en veilige overstap met verbeterde verblijfskwaliteit</li> <li>&gt; Excellente hub voorzieningen</li> <li>&gt; Lokale fiets- en wandelroutes</li> <li>&gt; Groenblauwe mobiliteitshub en groenblauwe recreatieve verbindingen</li> <li>&gt; Goede routes van en naar woon- en werkgebieden Vijfherenlanden</li> <li>&gt; Groenblauwe verbindingen</li> <li>&gt; Geluid/trilling maatregelen indien ingezet wordt op woningbouw</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>
Barneveld-Noord Bijdrage: ●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Comfortabele aansluiting snelweg en P+R</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Verbeteren OV verbinding naar Amersfoort en Utrecht</li> <li>&gt; Kwaliteitssprong en sociale veiligheid P+R</li> <li>&gt; Groenblauwe stationsomgeving en groenblauwe recreatieve verbindingen</li> <li>&gt; Geluid/trilling maatregelen indien ingezet wordt op woningbouw</li> <li>&gt; Uitbreiding fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Uitbreiding deelmobiliteit</li> </ul>
Zeist-Noord Bijdrage: ●	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Comfortabel transferpunt</li> <li>&gt; Moderne en veilige overstap op hoogwaardig BRT (Bus Rapid Transit)</li> <li>&gt; Kwaliteitssprong OV voor omliggende wijken/kernen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Nader onderzoek potentie BRT tussen Utrecht en Amersfoort en de rol van Zeist-Noord als overstaplocatie (P+R en bus-BRT)</li> <li>&gt; Geluid/trilling maatregelen indien ingezet wordt op woningbouw</li> <li>&gt; Groenblauwe mobiliteitshub en groenblauwe recreatieve verbindingen</li> <li>&gt; Fietsparkeren/kluizen</li> <li>&gt; Deelmobiliteit</li> </ul>

## WATER EN BODEM STUREND

De Geschiktheidskaart geeft het eerste inzicht in Regiopoort vereisten voor een duurzame omgang met water.

De Utrechtse Waterpartners (vier waterschappen, drie drinkwaterbedrijven en Rijkswaterstaat Midden-Nederland) hebben een 'Geschiktheidskaart Woon- en Werklocaties' ontwikkeld voor het grondgebied van de provincie Utrecht. Deze kaart geeft inzicht in de mate van geschiktheid van nieuwe woon- en werklocaties, gezien vanuit het bodem- en watersysteem en vormt daarmee de ruimtelijke vertaalslag van het principe 'water en bodem sturend' (zie kaart op de volgende pagina). De bijbehorende rapportage bevat ook handelingsperspectieven waarbij locatiespecifiek wordt beschreven op welke wijze woon- en werklocaties klimaatadaptief ontwikkeld kunnen worden. De kaart is bedoeld om de dialoog aan te gaan met medeoverheden en gebiedspartijen over toekomstbestendige locatiekeuzen en klimaatadaptieve gebiedsontwikkeling.

Het HDSR heeft als onderdeel van de Geschiktheidskaarten ook handelingsperspectieven ontwikkeld voor klimaatadaptief bouwen. Deze zijn te benutten voor de verdere uitwerking door de Regiopoorten en haar partners.

Door water en bodem "sturend" te laten zijn in de ruimtelijke ordening en klimaatadaptief te bouwen, kunnen we in de toekomst met toenemende weersextremen en een steeds grilliger klimaat blijven wonen, werken, leven en recreëren in de provincie Utrecht, zonder dat de natuurlijke systemen waarvan we afhankelijk zijn uitgeput raken. Klimaatbestendige en waterrobuuste keuzes zijn nu nodig voor een duurzame, veilige en gezonde leefbare woon- en werkomgeving voor nu en in de toekomst. Een gezonde bodem, meer ruimte voor waterberging, voldoende en schoon water, zorgvuldig gebruik van (drink)water en de ondergrond dragen bij aan een veilige en toekomstbestendige leefomgeving voor huidige en toekomstige generaties. De U Ned partners werken hierin samen met de Utrechtse Waterpartners (waterschappen Amstel, Gooi en Vecht, Rivierenland, Vallei & Veluwe en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, drinkwaterbedrijven Oasen, Vitens en Waternet en Rijkswaterstaat Midden-Nederland).

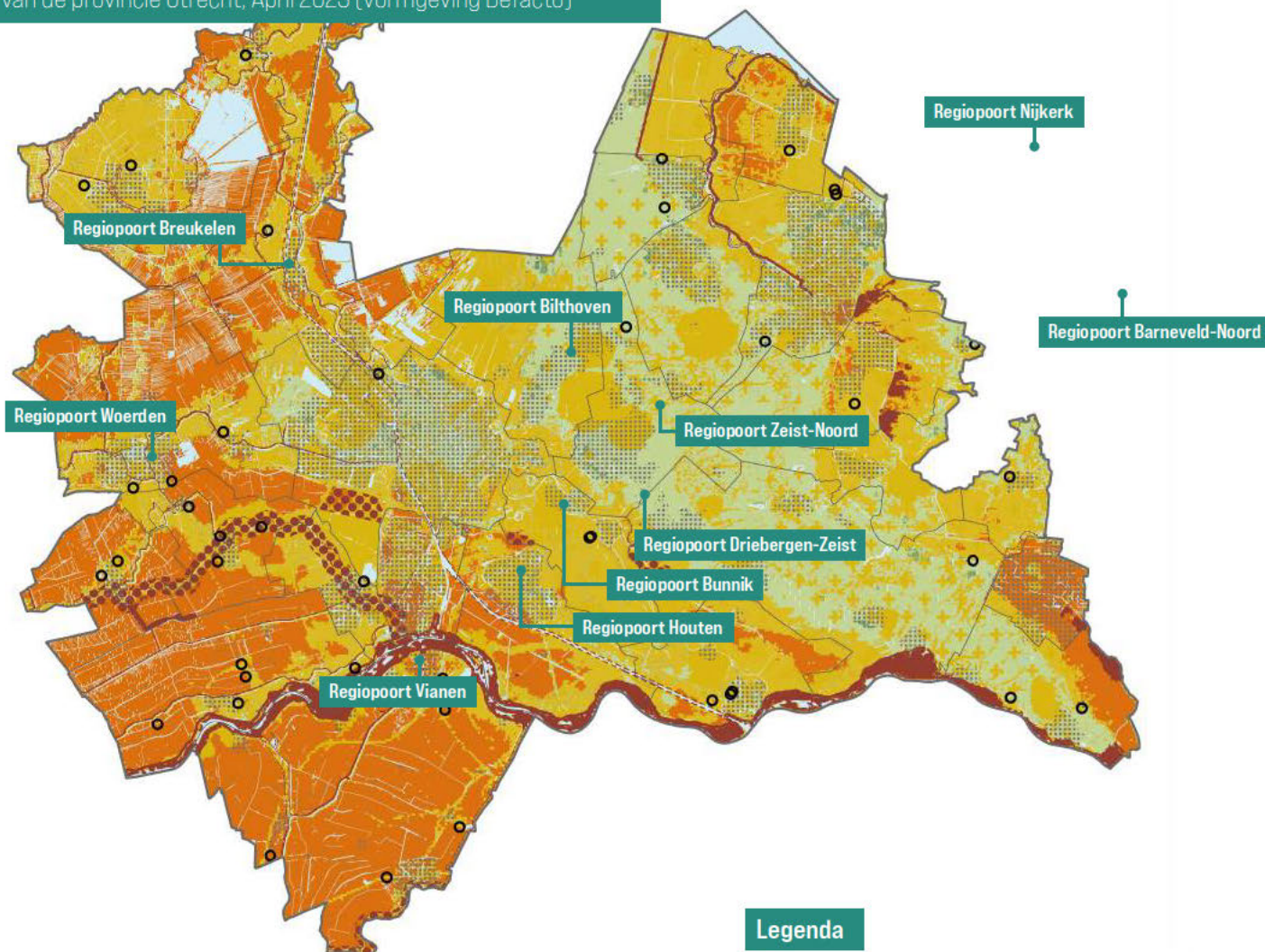
De kabinetsbrief Water en Bodem Sturend van 25 november 2022 bevat 33 structurerende en richtinggevende keuzes voor water en bodem in de ruimtelijke ordening die verder worden uitgewerkt. Voor de Regiopoorten betekent dit onder andere het inzetten op minder afdichting van de bodem in stedelijk gebied, meer vergroenen en klimaatadaptief bouwen, besparen van water, ontlasten van het bodem- en watersysteem, water lokaal vasthouden, infiltreren en bergen om extreme buien te kunnen opvangen zodat overlast wordt voorkomen.

In het Convenant Duurzame Woningbouw (2022) zijn afspraken over klimaatadaptief bouwen opgenomen. De principes uit dit convenant zijn overgenomen in de uitgangspunten Water en Klimaat in de U Ned gebiedsonderzoeken. Voor Regiopoorten is onder andere van belang dat gedurende hevige neerslag bij een piekbui van 70 mm (kans 1/100) en bij 90 mm (kans 1/250) vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen blijven functioneren en bereikbaar blijven. Hiervoor is in inbreidingsgebieden de opgave om minimaal 45 mm waterberging te realiseren. Dit komt overeen met 15% open water gerekend over het toekomstig verhard oppervlak. Bij uitbreidingsgebieden is de opgave om minimaal 70 mm waterberging te realiseren. Dit komt overeen met 22,5% open water gerekend over het toekomstig verhard oppervlak. De benodigde waterberging valt voor een deel samen met de opgave om Regiopoorten ook in te richten met groene openbare ruimte, groene daken en gevels en voldoende boomkroonoppervlak.



## Geschiktheidskaart Woon- & Werklocaties

Opgesteld door de Utrechtse waterpartners voor het grondgebied van de provincie Utrecht, April 2023 (vormgeving Defacto)



### Legenda

- A** Geen extra opgave vanuit bodem, water en klimaatverandering (Ja)
- B** Bodem, water of klimaatverandering vraagt om aanvullende eisen (Ja, mits)
- C** Bodem, water of klimaatverandering vraagt substantiële inspanning (Ja, mits)
- D** Een ontwikkeling of landgebruik legt een claim op de toekomst (Nee, tenzij)
- E** Ontwikkeling op waterhuishoudkundige infrastructuur is niet wenselijk (Nee)
- Zoekgebieden waterberging (gestippeld)
- Is er een bijzonder aandachtspunt, dan staan er plusjes op de kaart
- Stedelijke gebieden
- Woon- en werklocaties (zoekgebieden)
- Gemeentegrenzen
- Water

# BOUWSTEEN 2

## DE GEZAMENLIJKE KRACHT VAN DE REGIOPOORTEN

Gezamenlijk dragen de Regiopoorten bij aan het duurzaam ontsluiten van recreatiegebieden en de energietransitie de verstedelijkingsopgave, de mobiliteitstransitie, de werkgelegenheid. Deze komen hierna aan de orde.



### Afspraken en onderzoeksvragen (bron notitie U Ned Bevindingen en Afspraken, oktober 2022)

- > Onderzoek naar de groenblauwe opgave en recreatie.
- > Onderzoek naar de mogelijkheden van energiepositieve ontwikkeling van de Regiopoorten.
- > Het maken van afspraken dat de Regiopoorten integraal worden benaderd en niet alleen vanuit wonen en mobiliteit. Daarbij horen afspraken over de programmatische verdeling per poort met eventuele vereveningsafspraken.
- > Onderzoek naar de transferwaarde (OV, fiets, voetganger en de auto) van de poorten. Afspraken over concrete mobiliteitsingrepen en flankerende maatregelen. Afspraken over flankerend beleid en welke eisen je stelt aan marktpartijen die je hier laat ontwikkelen. Afspraken over een elkaar versterkend BRT en spoorstelsel met duidelijke onderlinge rolverdeling. Afspraken over nut en noodzaak van P+R locaties en parkeren op afstand.
- > Onderzoek naar de mogelijkheden voor werkgelegenheid.
- > Verrijking en verbreding met regionaal perspectief. Dit kan leiden tot het onderzoeken van varianten, dichtheden of ruimtelijke invullingen.



## Legenda

-  Scheggen
-  Ecologische verbindingen
-  Recreatieve ecologische verbindingen
-  Groenblauwe dooradering
-  Nieuwe natuurkernen
-  Nieuwe ducten
-  Groene Regiopoorten
-  Nieuwe recreatiegebieden



**Groen raamwerk IRP**  
Indicatie van groenblauwe opgave

## 2.1 GROENBLAUWE OPGAVE EN RECREATIE: 1000 HA GROEN EN LANDSCHAP BETER TOEGANKELIJK

Bij het vergroenen van de Regiopoorten is in deze verkenning gebruik gemaakt van globale 'groennormen' (momenteel nog vuistregels) van 75 m<sup>2</sup> groenblauw per woning binnen het stedelijke gebied en 500 m<sup>2</sup> bereikbaar, en volgens de vijf waarden van het Pact versterkt landschap buiten de bebouwde kom. Ook bij ontwikkeling van werkgebieden of infrastructuur zonder woningbouw hoort een groenblauwe opgave vanuit klimaatadaptatie, natuur en gezondheid.

De groenblauwe opgave op de Regiopoorten draagt bij aan de waarden van het Pact Groen Groeit Mee in de vorm van meer robuuste systemen van water, natuur en recreatief groen in de directe planomgeving en de groenblauwe verbinding tussen stedelijke knooppunten en het landschap erbuiten. Regiopoorten zijn op deze manier groene poorten; schakels in het regionale groenblauwe raamwerk (zie onder andere Agenda Groen en landschap 2030 van U10).

De Regiopoorten liggen bijna allemaal in de nabijheid van het landschap en kunnen zorgen voor het bereikbaar maken van het landschap en recreatiegebieden met OV, fiets of lopend. Op die manier komt het landschap mentaal dicht bij het bestaand stedelijk gebied (centrumstad). Ook wordt het landschap minder belast met auto's en parkeren. Goede routing, goede stallingsplekken, oplaadpunten voor fietsen en een scheiding tussen (snel)fietspaden en wandelpaden zijn

wel een voorwaarde. De recreatieve functie van Regiopoorten zorgt voor een meer gespreid OV-gebruik over de dag.

De omgevingen rondom stations zijn vaak verhard. Door op de Regiopoorten in te zetten op vergroening en ook de gevels en dakoppervlakken te gebruiken voor wateropvang en groen, dragen de Regiopoorten ook bij aan de groenblauwe opgave.

Door de Regiopoorten samen wordt ruim 1000 hectare recreatief landschap nog beter toegankelijk, indien de bovenkant van de bandbreedte wonen wordt aangehouden. Dit is deels het beter benutten en recreatief aantrekkelijk maken van bestaand groen en deels de aanleg van extra landschap. Voor wat betreft de buitenstedelijke ontwikkeling wordt dit mede ingegeven door het provinciaal programma Groen Groeit Mee. Daarin staan afspraken over de aanleg van extra landschap of het beter bereikbaar maken van bestaand groen, gekoppeld aan uitleglocaties. Het Groen Groeit Mee Pact is onderschreven door ongeveer 40 partners, inclusief de Utrechtse gemeenten. Daarin staan afspraken over de aanleg van extra groen of beter toegankelijk maken van bestaand groen voor binnenstedelijke woningbouwontwikkeling.

De Regiopoorten Vianen en Driebergen-Zeist zijn Groene Poorten en geven direct toegang tot Recreatiegebied. Diverse andere Poorten kennen een groene verbinding in de nabijheid.

## 2.2 ENERGIE: BIJDRAGE LEVEREN AAN ENERGIEBESPARING EN -OPWEKKING

In de Omgevingsvisie provincie Utrecht (OpU) staat de doelstelling om zo snel mogelijk, maar uiterlijk in 2050, klimaatneutraal te zijn en om in 2030 een aandeel van 55% hernieuwbare elektriciteit te hebben. De RES's en het Integraal Ruimtelijk Perspectief van U10 geven regionale handvatten. Zowel de kleine als de grote ruimtelijke opgaven in de provincie, zoals de Regiopoorten, dienen daarom zoveel mogelijk zelf klimaatneutraal te worden. In het Convenant Duurzame Woningbouw 2023 worden de energiedoelen voor woningbouw (nieuwbouw) vertaald in concrete prestatie-indicatoren.

Zowel de warmtevraag voor gebouwen als het vervoer vraagt om steeds meer elektriciteit. Op dit moment is de capaciteit van het netwerk bepalend. Tot 2030 is het elektriciteitsnetwerk overbelast (netcongestie) en zijn nieuwe grootverbruik aansluitingen in principe niet mogelijk. De netbeheerders werken in overleg met de Energy Board hard aan meer netwerkcapaciteit na 2030, maar het blijft zaak om ook dan per Regiopoort slimme oplossingen te ontwikkelen voor besparing, opwek, uitwisseling en opslag. Verdichting rond de OV-knopen vergroot de kans op succesvolle collectieve energie-oplossingen zoals een warmtenet en de energie-uitwisseling (vraag, aanbod) tussen wonen en werken en vervoer. Er liggen kansen om bij de ontwikkeling van de Regiopoorten niet alleen de energieopgaven voor nieuwbouw, maar ook die van de aangrenzende bestaande bouw aan te haken.

Regiopoorten kunnen goed worden ontwikkeld als min of meer losstaande energiesystemen. Hoewel er in de verdichte Regiopoorten weinig ruimte is voor energieopwekking, kan wel gedacht worden aan het benutten van daken en gevels van gebouwen (station, parkeerdak, bedrijven, woningen) voor zonnepanelen. Het clusteren van parkeren (P+R en bewonersparkeren) in een parkeergarage die energieleverend is en waar bi-directioneel laden mogelijk is, draagt ook bij aan een slim energiesysteem. Verder draagt het bouwen met lichte constructies, biobased materialen en wijze van bouwtechniek bij aan het besparen van energie. Functiemenging, dubbel ruimtegebruik, warmte winnen uit asfalt of oppervlaktewater: het zijn allemaal zaken die bijdragen aan het (terug)winnen, besparen en anders gebruiken van energie.

Vlak langs de spoorlijnen en snelwegen kan weinig gebouwd worden door hindercontouren als geluid, trillingen en fijnstof. De zones langs het spoor of rijkswegen lenen zich goed voor tijdelijke functies of logistieke functies en kunnen ook ruimte bieden aan de kabels en leidingen die nodig zijn voor de energievoorziening van de regio. Door dubbelgebruik van deze zones kan het leidingennetwerk een belangrijke

bijdrage leveren aan de robuustheid van het energienetwerk in de regio. Of en op welke manier dit het beste kan, verdient nadere studie.

Voor een toekomstbestendige Regiopoort-ontwikkeling is het noodzakelijk om per Regiopoort een energievisie te ontwikkelen. Elke poort vraagt een eigen specifiek energiesysteem passend bij de beoogde ontwikkeling.

---

## 2.3 VERSTEDELIJING: SUBSTANTIËLE BIJDRAGE AAN DE KWANTITATIEVE EN KWALITATIEVE WONINGBEHOEFTE

Regiopoorten worden gekenmerkt door de aanwezigheid van een ov hub, vaak een treinstation. Door de aanwezigheid van die hub kan in theorie met beperkte investeringen in het ov-systeem het laadvermogen van de plek worden versterkt. Ook kunnen ontwikkelingen rondom de Regiopoorten gebruik maken van bestaande sociaal maatschappelijke en culturele voorzieningen in de kernen. Op de locaties zelf zijn wel investeringen nodig om de gebieden kwalitatief geschikt te maken voor wonen en werken. Per Regiopoort is aangescherpt welke stedenbouwkundige condities moeten worden ingevuld voor groei.

Wanneer deze potentie vol wordt benut, betekent het dat er ook buiten bestaand stedelijk gebied kan worden gebouwd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Regiopoorten Driebergen-Zeist, Bunnik en Houten. Dit betekent wel een aanpassing van provinciaal en lokaal vigerend beleid. Bouwen rond OV-knopen gaat verder dan alleen het wonen. Het gaat ook om werk- en recreatieve functies. Nabij openbaar vervoer is het mogelijk om compacte milieus met een lage parkeernorm ruimtelijk in te passen ten behoeve van een veilige en gezonde leefomgeving. Dat draagt ook bij aan de betaalbaarheid, omdat de businesscase van ontwikkelingen eenvoudiger wordt met minder parkeerplaatsen. Bij uitstek zijn deze gebieden geschikt voor doelgroepen die meer OV-georiënteerd zijn: starters, jongeren en ouderen. Door betaalbare woningen te realiseren en woningen met flexibele plattegronden en goede buitenruimtes kan doorstroming worden gestimuleerd. Mensen kunnen in hun eigen kern blijven wonen en maken plaats voor anderen, vaak gezinnen. Op die manier zijn de Regiopoorten interessante woonlocaties en heeft de hele gemeente er profijt van.

Op basis van de verkenning van de lokale ontwikkelpotentie en de beoogde mix (sociaal, midden en duur) per Regiopoort is de bijdrage van de Regiopoorten aan de landelijke verstedelijkingsopgave bepaald. In 2022 is daarover het volgende gezegd (exclusief Nijkerk en Barneveld-Noord):



### **Bandbreedte 'Bevindingen en afspraken' (2022)**

Circa 9.700 – 22.500 woningen

Circa 60 – 141 hectare groen en landschap

Circa 9.700 – 22.500 banen\*

\* Kengetal BVR, 1 woning betekent ook 1 baan

De bovenkant van de bandbreedte betekent dat er deels buiten bestaand stedelijk gebied ontwikkeld moet worden. In het vervolgtraject kan dit nog verrijkt worden vanuit regionaal perspectief, wat kan leiden tot andere varianten, dichtheden of ruimtelijke invullingen. Het hectare groen en landschap en het aantal banen is gebaseerd op theoretische kengetallen.

### **Bandbreedte Utrecht Nabij (2019)**

10.300 – 23.000 woningen

Per saldo komen de aantallen ongeveer overeen met wat eerder is benoemd in Utrecht Nabij. Alleen de verdeling over de Regiopoorten is verschillend.

De verdieping die is verricht door het consortium laat nog steeds dezelfde orde van grootte van de bandbreedte zien. Het toevoegen van Barneveld-Noord en Nijkerk levert mogelijk circa 1.000 woningen (Nijkerk) op en ruimte voor bedrijven (Barneveld).

## **2.4 MOBILITEITSTRANSITIE: REGIPOORTEN ONTWIKKELEN ZONDER TOENAME AUTOVERKEER**

Een belangrijk doel van de Regiopoortontwikkeling is het op gang brengen van een mobiliteitstransitie zodat het wegennet wordt ontlast. Om binnen de Regiopoortontwikkeling een mobiliteitstransitie te kunnen realiseren, moeten de voetganger, fietser, openbaar vervoer en deelmobiliteit in het ontwerp prioriteit krijgen boven eigen autobezit. Wanneer de alternatieven voor eigen autobezit op orde zijn, kan voor de toekomstige functies een lage parkeernorm worden toegepast onder de voorwaarde dat er in de omgeving ook gereguleerd parkeren geldt en er dagelijkse voorzieningen in de nabije omgeving zijn. Daarbij geldt: hoe lager de parkeernorm, hoe hoger de eisen aan de randvoorwaarden.

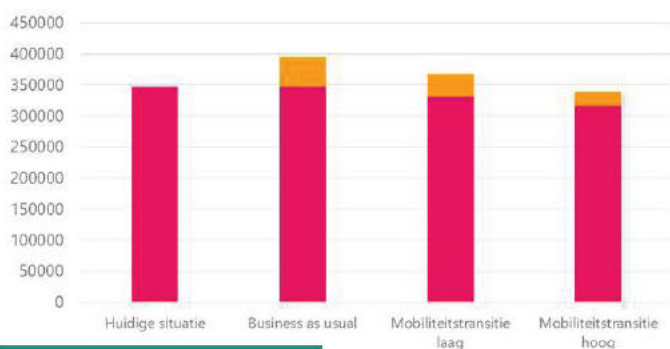
Bestaande functies in de omgeving van de Regiopoort profiteren mee van het op orde brengen van de alternatieven voor autogebruik. Op korte termijn zal dit met name leiden tot minder autoverplaatsingen en meer verplaatsingen lopend, met de fiets of het OV. Op langere termijn kan het ook resulteren in een lager autobezit als de bestaande gebruikers hun mobiliteitsgedrag structureel aanpassen waardoor een eigen auto overbodig wordt.

Wanneer de omgeving van de Regiopoort maximaal meeprofiteert en nieuwe ontwikkelingen uitgaan van het hierboven geschetste is het mogelijk op de Regiopoorten





Regiopoorten zijn dus aantrekkelijke plekken voor huishoudens zonder eigen auto. De alternatieven zijn niet alleen voor huishoudens die zich hier vestigen, maar ook voor de huishoudens op loop- en fietsafstand van de Regiopoort. Regiopoorten hebben dus ook een belangrijke functie voor de vitaliteit en leefbaarheid van de omliggende kernen. Zij zijn voor deze omliggende kernen een overstappunt van fiets, auto en bus naar BRT en trein en andersom. Goede P+R faciliteiten zijn daarom belangrijk op de Regiopoorten. Een goede aansluiting van de omliggende kernen op de Regiopoort heeft een positief effect op het ontlasten van het hoofdwegenet, doordat inwoners hun reis per openbaar vervoer kunnen vervolgen. Op die manier wordt ook een bijdrage geleverd aan de mobiliteitstransitie in het bestaande gebied.



Aantal autoritten per dag

■ Huidige inwoners ■ Nieuwe inwoners

### Spoor en Bus Rapid Transit (BRT) zijn de dragers voor bereikbaarheid

Op verbindingen met veel reizigers zet Provincie Utrecht in op BRT: Een snelle bus, comfortabel, meer capaciteit, uitstraling en gericht op korte en lange afstanden met infrastructuur van hoge kwaliteit. Zo is BRT complementair op spoor. Op specifieke verbindingen is geen spoor aanwezig en worden de mogelijkheden voor hoogwaardig OV in de vorm van BRT onderzocht of worden bestaande verbindingen doorontwikkeld. Landelijk wordt een actieagenda BRT gemaakt binnen de coalitie BRT (voorheen werkgroep BFT in Landelijk Toekomstbeeld OV).

- > Vanuit de corridor BGU (Breda Gorinchem Utrecht), met een hub op Regiopoort Vianen. Voor BRT BGU, zijn intentieovereenkomsten afgesloten om deze verder te ontwikkelen en intensiveren.
- > De nieuwe BRT verbinding Utrecht USP Amersfoort kan hoogwaardig OV bieden voor de Regiopoort Zeist-Noord (en Soesterberg). Voor de BRT verbinding Utrecht Amersfoort is een actieagenda gemaakt binnen de coalitie BRT (voorheen werkgroep BFT).
- > Daarnaast zijn Multimodale overstaplocaties in de combinatie P+R Trein reeds aanwezig voor de Regiopoorten Breukelen en Driebergen-Zeist. Voor Vianen en een eventuele overstaplocatie bij Zeist-Noord zijn nog geen voorzieningen aanwezig.





## 2.5 WERKGELEGENHEID: BETER BEREIKBAAR MAKEN VAN BANEN EN CREËREN GEMENGDE MILIEUS

Regiopoorten kennen een gemengd stedelijk programma en liggen in of in de nabijheid van werklocaties. Daarmee komt de nadruk niet alleen op wonen te liggen en zijn de Regiopoorten, naast een transferpunt en woonlocatie, ook een vestigingslocatie voor bedrijven en een bestemming voor werknemers. Dat draagt bij aan de levendigheid van de knooppunten en niet-woonfuncties dragen bij aan de tegenspits en interne verplaatsingen per fiets. Voor veel bedrijven is beschikbaarheid van personeel een belangrijke vestigingsvoorwaarde. De Regiopoorten kunnen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de werklocaties. Niet alleen als locatie maar ook als schakel naar omliggende werkgebieden met goede aanvullende OV- en fietsverbindingen.

Het USP is een grote werkgever voor de regio. Een deel van de Regiopoorten heeft een directe OV-verbinding met het USP. Daarmee worden niet alleen Utrecht Centraal en de tramlijn ontlast maar ook het onderliggende wegennet. Een goede verbinding met het USP kan ook aantrekkelijk zijn voor aan USP gerelateerde bedrijven, zodat zij zich kunnen vestigen op of nabij de Regiopoorten.

Het beschikbaar stellen van werkvormen zoals dienstverlening/kantoren heeft dus voordelen voor OV en fietsgebruik. Om hier optimaal gebruik van te maken moet voor huidige extensieve werklocaties dichtbij de stations elders ruimte gevonden worden om daar gevestigde bedrijven (als ze daartoe bereid zijn) naar toe te verplaatsen (schuifruimte). Hierdoor kan de vrijgekomen ruimte op die Regiopoort gebruikt kan

worden voor verdichting. Regiopoorten die zich lenen voor bedrijvigheid, bijvoorbeeld Regiopoorten Breukelen en Barneveld-Noord, kunnen mogelijk voor de verplaatsing worden ingezet. Hiervoor moeten robuuste financiële middelen beschikbaar komen, die ook ingezet kan worden voor schuifruimte elders in de regio. Dat kan mogelijk door bestaande bedrijventerreinen te intensiveren of ruimte te zoeken voor nieuwe regionale bedrijventerreinen. Dit valt verder buiten de scope van dit onderzoek.

Het is moeilijk om de gevraagde schuifruimte per Regiopoort exact in te schatten. Het hangt samen met de toekomst van de specifieke bedrijven. De vraag is, in hoeverre zij zelf kunnen en willen intensiveren op de huidige locatie en/of deze gecombineerd kan worden en de verdere toekomstplannen van de bedrijven.

De Regiopoorten die behoefte hebben aan nieuwe werkvormen om tot ontwikkeling te komen zijn Woerden, Bilthoven, Bunnik, Driebergen-Zeist, Nijkerk en Houten (na 2030). Een eerste scan laat zien dat het gaat om meer dan 50 hectare (exclusief Houten) waarvoor ofwel schuifruimte moet worden gezocht ofwel waarvoor functiecombinatie mogelijk moet zijn.

Op de Regiopoorten waar vooral gewoond wordt, is altijd sprake van gemengd stedelijk milieu met een percentage werkfuncties. Direct rondom de OV-knoop gaat het om ongeveer de helft van de begane grond in te zetten voor werkgerelateerde voorzieningen, zoals kantoorfuncties en kleinschalige bedrijvigheid. Daaromheen neemt het aandeel werken af en wordt het een sterker woonmilieu.





# BOUWSTEEN 3

## DE REGIOPOORT IN BREDE CONTEXT, HET NATIONAAL PERSPECTIEF

### Afspraken en onderzoeksvragen

(bron notitie U Ned Bevindingen en Afspraken, oktober 2022)

- > Onderzoek naar doelgroepen en typologieën van wonen en werken ten opzichte van de Metropoolpoorten. De vraag is in hoeverre betaalbare woningen kunnen worden gerealiseerd op de Regiopoorten die van belang zijn voor het bedienen van de hele regio.
- > Onderzoek naar de impact op de Regiopoorten van het ontmoedigen van automobiliteit in de Metropool Utrecht.
- > Onderzoek naar het optimaliseren van het onderliggende mobiliteitssysteem, uitgaande van de groei, modal shift en flankerende maatregelen.
- > Onderzoek naar de relatie met de OV corridors en alle ontwikkeling langs de corridors.
- > Onderzoek naar schuifruimte in de regio voor ruimtevragers die niet OV gebonden zijn maar nu wel op of in de directe nabijheid van de metropool- en Regiopoorten gevestigd zijn.
- > Het maken van regionale/landelijke afspraken over parkeernormen en flankerend beleid.

### Doelgroepen en typologieën

Bouwen bij de regiopoorten is vooral bedoeld voor doelgroepen die georiënteerd zijn op het gebruiken van de OV en fiets en minder op de auto. Dat geldt voor alle leeftijden. Per Regiopoort kan de typologie van bouwen verschillend, afhankelijk van de specifieke locaties en aanwezige kernwaarden, zie het schema met de profielen per Regiopoort eerder in deze rapportage. Een verdere koppeling naar doelgroepen wordt onderzocht.

### Impact Regiopoorten op ontmoediging automobiliteit.

Met de sterke groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en de rol van Utrecht als draaischijf in het nationale wegennet is de verwachting dat zonder aanvullend beleid de groei van het autoverkeer en daarmee de knelpunten op het hoofdwegennet rondom Utrecht sterk toenemen. Door de inzet op een combinatie van beleidsknoppen is het mogelijk om de groei van het autoverkeer sterk te verminderen en de knelpunten op het hoofdwegennet beheersbaar te houden. Eén van deze beleidsknoppen is het inzetten op nabijheid bij verstedelijkingskeuzes, de ontwikkeling van de Regiopoorten is hier een voorbeeld van. Andere beleidsknoppen zijn het afremmen en spreiden van de vraag naar mobiliteit (met gedragsmaatregelen, parkeerbeleid en een vorm van Betalen naar Gebruik) en netwerkoptimalisaties (waaronder het wandel- en fietsnetwerk en het optimaliseren van het OV-netwerk). Het bundelen van de verstedelijking en het lokaal inzetten op mobiliteitstransitie kan leiden tot een afname van het totaal aantal autoritten in de regio ten opzichte van de situatie zonder deze beleidsmaatregelen. De ontwikkeling van Regiopoorten draagt hier op verschillende manieren aan bij:

- > Regiopoorten zijn plekken waar huishoudens zonder eigen auto zich kunnen vestigen en kunnen voorzien in hun mobiliteitsbehoefte
- > Regiopoorten bieden alle huishoudens in de nabijheid meer keuzemogelijkheden om te voorzien in hun mobiliteit en daarmee een alternatief voor de auto op drukke momenten. Ook bezoekers en mensen die op of rond de Regiopoorten werken profiteren hiervan mee.
- > Regiopoorten met een (boven)regionale P+R-functie bieden mensen de mogelijkheid om het laatste deel van hun reis op een andere manier af te leggen en daarmee de drukste trajecten op het hoofdwegennet te vermijden.
- > Gemengde stedelijke milieus op de Regiopoorten dragen bij aan nabijheid van basisbehoeften waar wandelen en fietsen de geschikte vervoerswijzen zijn.

Om deze rollen te kunnen vervullen is het belangrijk dat op de Regiopoorten de alternatieven voor de privéauto (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) te organiseren.

### Uitwerking onderliggend mobiliteitssysteem en relatie met OV

Op basis van de voorziene woningaantallen is een inschatting gemaakt van het aantal auto- en OV-ritten die de Regiopoorten zullen genereren. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de situatie dat de Regiopoort het mobiliteitsgedrag vertoont van de gemeente waar de Regiopoort onderdeel van is en de situatie dat de Regiopoort een ander mobiliteitsgedrag vertoont (met een laag en een hoog scenario).<sup>1</sup>

Daarnaast is een inschatting gemaakt van de situatie dat de inwoners van de woonplaats meeprofiteren van de Regiopoortontwikkeling en daardoor ook een ander mobiliteitsgedrag vertonen. In onderstaande tabel is weergegeven welk effect dit indicatief heeft.

Hieruit blijkt dat de Regiopoorten gezamenlijk ongeveer **127.000 extra verplaatsingen** per dag tot gevolg hebben. Wanneer de bewoners een vergelijkbaar mobiliteitsgedrag vertonen als de andere bewoners, betekent dit een toename van 48.400 autoritten per dag. Wanneer aan alle voorwaarden voor de mobiliteitstransitie wordt voldaan, zal het **aantal ritten per auto 50% lager** kunnen liggen. Van de ritten die niet met de auto worden gemaakt, zal naar verwachting bijna 50% met het OV worden gemaakt, de overige met de fiets en lopend of door bijvoorbeeld thuiswerken niet.

Tevens profiteert de bestaande omgeving van de Regiopoort mee van deze ontwikkeling en kan de toename van het aantal autoritten per saldo verder worden beperkt.

Concluderend kan gesteld worden dat de verdiepende studie door het consortium laat zien dat bij een optimale ontwikkeling van de Regiopoorten deze locaties een bijdrage kunnen leveren aan:

- > Het ontlasten van het hoofdwegennet;
- > Het bieden van alternatieven voor reizen via station Utrecht Centraal;
- > De vitaliteit van de stationsomgevingen en de omliggende kernen;
- > De doorstroming op de woningmarkt;
- > Het aantal betaalbare woningen;
- > Het ontwikkelen van nieuwe werklocaties.;
- > Het realiseren van een tegenspits;
- > Het realiseren van (dagelijkse) voorzieningen in de nabijheid;
- > Meer keuzevrijheid voor nieuwe en bestaande bewoners, werknemers en bezoekers hoe zij zich willen verplaatsen;
- > Het beter en voor meer mensen toegankelijk maken van groen en recreatie.

### VAN ONDERZOEKSRAPPORT NAAR ONTWIKKELSTRATEGIE

Op basis van deze rapportage wordt de komende maanden de Ontwikkelstrategie opgesteld. In de Ontwikkelstrategie wordt ingegaan op fasering, concrete onderzoeksvragen, de verdere organisatie-inrichting voor Regiopoorten en een financieringsstrategie.

Duidelijk is ook dat dit alleen voor elkaar komt wanneer daar in gezamenlijkheid aan wordt gewerkt. Tenminste de volgende gezamenlijke vraagstukken komen naar voren voor uitwerking in de te maken Ontwikkelstrategie:

- > Schuifruimte organiseren voor extensieve bedrijvigheid zodat op de Regiopoorten kan worden gestart met de ontwikkeling van een multifunctioneel en intensiever bebouwd gebied;
- > Afweging parkeerregulering op maat in een straal van circa 500 meter rondom de Regiopoort. Hiervoor kan het opstellen van een gezamenlijke regionale parkeerstrategie een oplossing zijn;
- > Gezamenlijke aanpak van de kwaliteitsontwikkeling van de hubs/stations;
- > Gezamenlijk uitwerken van de programmering per Regiopoort, inclusief financiering, mensen en middelen vanuit Rijk en regio;
- > Samenstellen financieringsstrategie;
- > Een programmatische aanpak van geluidswerende maatregelen en de aanpak van trillingen, aangezien bij veel Regiopoorten geluid en trillingen een aandachtspunt zijn;
- > Een gezamenlijk aanbod om deelmobiliteit op de OV-knooppunten uit te breiden;
- > Voorzetten kennisuitwisseling t.b.v. de verdere planuitwerking voor Regiopoorten, ook over de wijze om lokale ambities te laten aansluiten op de regionale opgaven;
- > Mogelijkheden onderzoeken verhoging OV-frequenties op gezamenlijke corridors;
- > Ontwikkelen buiten bestaand stedelijk gebied binnen het invloedsgebied van een Regiopoort afwegen.

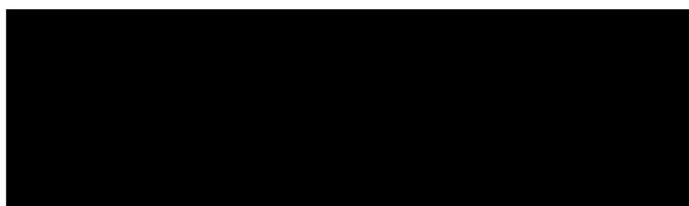
<sup>1</sup> Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- > een persoon maakt gemiddeld 2,71 verplaatsingen per dag (bron CBS, 2019);
- > een woning wordt door gemiddeld 2 mensen bewoond (dit is gemiddeld in Nederland 2,2 per woning (bron CBS, 2021), het is aannemelijk dat dit binnen een Regiopoort lager ligt);
- > het autogebruik conform de modal split is inclusief autopassagiers, voor het aantal autoritten is alleen het autogebruik als bestuurder relevant, dit blijkt gemiddeld 12% lager te zijn in gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad;
- > het aandeel autogebruik is in het hoge scenario op 20% gesteld (ter vergelijking, dit is 24% in zeer sterk stedelijke gemeenten en 35% in sterk stedelijke gemeenten), in Woerden vanwege de lagere parkeernorm op 10%; in het lage scenario is het autogebruik het gemiddelde tussen het huidige autogebruik in de Regiopoort-gemeente en het autogebruik in het hoge scenario;
- > het aandeel OV-gebruik is in het hoge scenario op 15% gesteld (ter vergelijking, dit is 11% in zeer sterk stedelijke gemeenten en 5% in sterk stedelijke gemeenten), in Woerden vanwege de lagere parkeernorm op 20%; in het lage scenario is het OV-gebruik het gemiddelde tussen het huidige OV-gebruik in de Regiopoort-gemeente en het OV-gebruik in het hoge scenario.

## COLOFON

Deze rapportage is door U Ned - Regiopoorten opgesteld op basis van de adviezen van het consortium (BVR, Goudappel en Fakton). Aan deze rapportage kunnen geen rechten worden ontleend.

Voor additionele informatie kunt u contact opnemen met:



25 oktober 2023



**U Ned** maakt groei bereikbaar